



Tiefbauamt

Kantonsstrasse **Nr. 6**
 RMS-Kilometer **0.00 bis 0.538**
 Gemeinde **St.Gallen**

Bauobjekt **Schönbüelachse, Langsamverkehr**

Plan, Massstab **Mitwirkungsbericht**

02-8

Projektverfasser Wälli AG Ingenieure Heiligkreuzstrasse 5 9008 St.Gallen T 058 100 90 05 st.gallen@waelli.ch	Genehmigungsvermerke	vom TBA freigegeben		
Plan 02-8 Projekt B01.1.006.010 Mn/FGS 2.15.16 (15o.20 RF) FinV	Ausfertigung für	Format A4		
Vorstudie	Entwurf	Gezeichnet	Geprüft	Datum
Vorprojekt	SeW			
Bauprojekt	Rub			
Genehmigungs-/Auflageprojekt				
Ausschreibung				
Ausführungsprojekt				
Dok. des ausgeführten Werks				



Inhalt

Glossar	4
1 Einleitung	5
1.1 Ausgangslage	5
1.2 Organisation	6
2 Mitwirkung	7
2.1 Zweck und Durchführung	7
2.2 Eingegangene Stellungnahmen	7
2.3 Mitwirkende	7
3 Ergebnisse	7
3.1 Detaillierte Auswertung der Eingaben	8



Glossar

LV Langsamverkehr

MIV Motorisierter Individualverkehr

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Das städtische Verkehrsnetz des Langsamverkehrs (Fussgänger und Radfahrende) wurde in den letzten Jahren systematisch auf Schwachstellen überprüft. Im Jahr 2011 wurden im Rahmen von Vorstudien durch das Projektteam Langsamverkehr der Stadt St.Gallen in Zusammenarbeit mit den Planern des Kantons für verschiedene Schwerpunkte Massnahmen erarbeitet. Unter anderem ist geplant auf der gesamten Schönbüelachse die Führung des Langsamverkehrs zu verbessern. Die Schönbüelachse ist ein zentraler Bestandteil des Autobahnanschlusses St.Gallen-Neudorf und verbindet nebst der A1 die Rorschacher Strasse mit der Martinsbrugg- und der Tablat- resp. Rehetobelstrasse. Für den Langsam- wie auch für den motorisierten Verkehr bildet diese Achse die östlichste Querverbindung (Nord-Süd) im Neudorf resp. In der Stadt St.Gallen. Entsprechend hoch sind die Bedeutung und die Belastung im Strassennetz und der stark MIV-orientierte Strassencharakter.

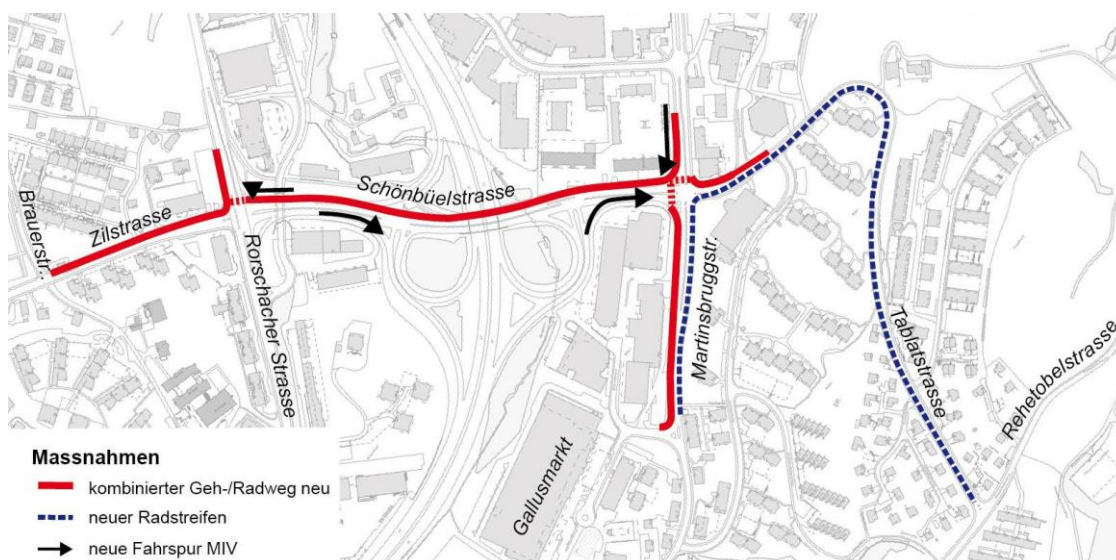


Abbildung 1: Übersichtsplan Projekt 2013

Aufgrund des Terminplanes des UPlaNS St.Gallen Ost-West (Sanierung Stadtautobahn), bei welchem die Brücke Schönbüelstrasse instand gestellt wird (Bearbeitung durch Wälli AG Ingenieure), wurde nun das Teilprojekt „LV Schönbüelstrasse“ weiter bearbeitet.

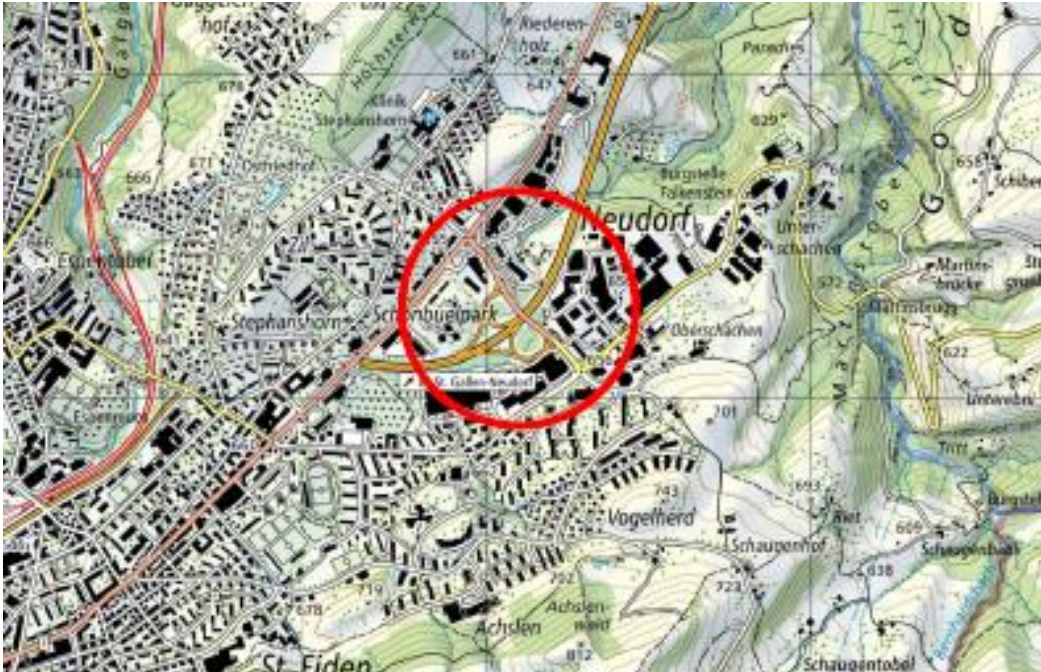


Abbildung 2: Übersichtslageplan Projektperimeter

1.2 Organisation

Bauherrschaft

Kanton St.Gallen
Bau- und Umweltsdepartement
Tiefbauamt
Lämmli Brunnenstrasse 54
9001 St.Gallen

Projektverfasser/in

Wälli AG Ingenieure
Heiligkreuzstrasse 5
9008 St.Gallen



2 Mitwirkung

2.1 Zweck und Durchführung

Der Kanton St.Gallen als Bauherr möchte die Bevölkerung über vorgesehene Strassenprojekte informieren und Gelegenheit zur Mitwirkung bieten. Hiermit sollen Direktbetroffene und die Öffentlichkeit frühzeitig im Planungsprozess miteinbezogen werden, um einerseits deren Inputs mit einzubeziehen und andererseits die Akzeptanz zu erhöhen.

Das Mitwirkungsverfahren zum Projekt «Schönbüelachse, Langsamverkehr» wurde vom 07. Juni bis 07. Juli 2022 durchgeführt. Der Öffentlichkeit standen während der Mitwirkung die Dokumente Stand Bauprojekt digital zur Verfügung.

2.2 Eingegangene Stellungnahmen

Während der Mitwirkung wurden 2 Eingaben eingereicht, mittels Onlineformular. Die Beantwortung der Eingaben erfolgt im Kapitel 3.1.

2.3 Mitwirkende

Die Eingaben verteilen sich wie folgt auf die mitwirkenden Organisationen und Gruppen:

Privatpersonen/Organisationen/Gruppen	Anzahl Eingaben
Privatpersonen	1 Eingaben
Organisationen (inkl. Politische Parteien)	1 Eingaben
Unternehmen	0 Eingaben
Total	2 Eingaben

Tabelle 1: Verteilung Eingaben

3 Ergebnisse

Die einzelnen Eingaben können dem Kapitel 3.1 entnommen werden.



3.1 Detaillierte Auswertung der Eingaben

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
1	Bitte um Einsicht und Unterlagen.	Als Anwohner (Zilstrasse) und regelmässiger Nutzer dieser Strecke als Fussgänger und Velofahrer möchte ich mich informieren	Die Planunterlagen sind auf der Internetseite des kantonalen Tiefbauamts einsehbar.			X
2	1: Die Signalisation «Radfahrende erlaubt» befreit von der Benützungspflicht des kombinierten Geh-Radweg. Dies wird begrüsst. Besser wäre das Belassen des Ist-Zustands.	1: Radstreifen auf den MIV-Fahrbahnen sind nach wie vor die beste Lösung, um mit dem Velo schnell vorwärts zu kommen. Ihr Wegfall bzw. die Reduktion der Fahrbahnbreite macht Velofahrende zu Hindernissen. Dass Velofahrende auf die Benützung des kombinierten Geh-Radwegs verzichten, wird von Autofahrenden nicht verstanden oder gar als Vergehen angesehen und mit Missfallen bekundet. Routinierte Velofahrende bevorzugen die aktuelle Lösung, welche sich, trotz Wegfalls der LSA bei den Autobahnknoten, schneller passieren lässt. Die Ausbildung der Knoten Zil und Martinsbruggstrasse ist unbefriedigend. Sie kommt für Geradeausfahrende und Linksabbiegende (Mehrheit) einem Hindernisparcours gleich. Auf der kleinen Insel massieren sich allerlei	1: Bei der Planung von Veloinfrastruktur ist jeweils zwischen den Kriterien „Sicherheit“, „Komfort“ und „Direktheit“ abzuwägen. Im Fall des Autobahnanschlusses Neudorf überwiegt aufgrund des sehr starken Verkehrsaufkommens und wegen dem hohen Schwervverkehrsanteil das Bedürfnis nach „Sicherheit“. Deswegen sollen die Velofahrenden künftig nicht mehr auf Radstreifen vor den Auf-/Abfahrtsrampen der Autobahn, sondern parallel auf dem Geh-/Radweg geführt werden.			X



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>2: Auf die aufwendig LSA-geregelte Hofeinfahrt der Werkausfahrt GEVI/SKI ist zu verzichten.</p> <p>3: Randsteine sind so auszubilden, dass sie für Velofahrende keine Sturzgefahr darstellen.</p>	<p>Verkersarten und Ziele. Konflikte sind vorprogrammiert. Auch ist das Überholen langsamerer Velofahrenden schwierig.</p> <p>2. Warum soll ich als Velofahrender eine Route wählen, die zusätzliche Lichtsignalanlagen mit längeren und mehr Rotphasen hat, als die MIV-Spuren? Die Situation von Hofeinfahrten, welche einen kombinierten Geh-Radweg queren, ist nicht einmalig. Einmalig ist aber, dass eine solche mit Schranke und LSA geregelte wird. Das Sicherheitsargument könnte an allen ähnlichen Situationen vorgebracht werden.</p> <p>3: Es gibt genügend Beispiele ausserhalb von St.Gallen, die zeigen, dass die Randabschlüsse auch flacher ausführbar sind. Idealerweise hätte es auf den Fahrlinien von Velofahrenden gar keine Randsteine. Velos haben in der Regel keine Federung.</p>	<p>2: Die Veloführung über einen Radweg hat entscheidende Vorteile in Bezug auf die Sicherheit. Die vertretbaren Nachteile in der Direktheit werden mit dem Projekt akzeptiert. Die mit Schranken geregelte Werkausfahrt ist in Bezug auf den Fuss- und Veloverkehr nicht optimal. Da es sich um eine Werkausfahrt für den Winterdienst handelt, wurden vom ASTRA Massnahmen zur Sicherung des Konfliktes gefordert. Es wird angestrebt, die Werkausfahrt nur noch in dringenden Fällen zu nutzen.</p> <p>3: Flache oder sanfte Randabschlüsse werden bei Begegnungsfällen vom MIV erfahrungsgemäss zum Ausweichen befahren. Zum Schutz der Fussgänger vor dem MIV werden daher die Randabschlüsse in der Regel mit einem Anschlag erstellt.</p>			<p>X</p> <p>X</p>



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>4: Inseln sind zu begrünen. Sofern es die Sichtbereiche zulassen, sind auf Freiflächen Bäume und Stauden zu pflanzen.</p> <p>5: Der direkte Rechtsabbiegebypass Rorschacher Strasse – Schönbühlstrasse ist rückzubauen und zu begrünen.</p>	<p>4: Wir verweise auf die Studie „Grünes Gallustal“ (https://www.wwfost.ch/fileadmin/user_upload_section_ost/Dokumente/01_Service-Sektionen/40_Gruenes_Gallustal/Buchkapitel/4_M11_Strassenraeume.pdf)</p> <p>5: Eine unnötige Versiegelung. Eine künftige Benützung ist nicht absehbar.</p>	<p>4: Die Begrünung von Inseln wird in der weiteren Projektierung geprüft.</p> <p>5: Der „alte“ Bypass befindet sich im Besitz des ASTRA, welches darauf bestanden hat die Fläche im bestehenden Zustand zu belassen. Das ASTRA wird von Seiten Kanton nochmals auf den Rückbau und die Begrünung hingewiesen.</p>	<p>x</p> <p>x</p>		

Table 2: Detaillierte Auswertung der Eingaben